

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzessionsänderung für die Genfer Pferdebahnen.

(Vom 11. Februar 1879.)

Tit. I

Unterm 17. September 1875 ist den Herren Simon Philippart und Antonin Févat in Paris und Genf eine Konzession für fünf verschiedene Pferdebahnlilien auf Genfergebiet (Eisenbahnaktensammlung neue Folge, Bd. III, S. 205) erteilt worden. Dieselbe ist seither hinsichtlich der für den Bau angesetzten Fristen (Eisenbahnaktensammlung n. F., III, 233, IV, 1, 110 und V. 51) und mit Bezug auf die Bestimmungen über den Taxenbezug (Eisenbahnaktensammlung n. F., IV, 278) mehrfach geändert, vor Allem aus aber mit Zustimmung der Bundesversammlung vom 19. Juni 1876 (Eisenbahnaktensammlung n. F., IV, 84) von den ursprünglichen Erwerbern an die *Compagnie générale des Tramways suisses* in Genf übertragen worden.

Diese Gesellschaft hat nun unterm 27. April 1877 ein weiteres Gesuch um Konzessionsänderung eingereicht, dahin gerichtet, daß ihr der Betrieb ihrer Linien auch mit Dampfmaschinen gestattet werden möge.

An demselben Tage ging aber auch eine Zuschrift des Verwaltungsrathes der Stadt Genf beim Bundesrath ein, mit welcher für den Fall der Bewilligung des Lokomotivbetriebs auf den dortigen Tramways die Aufstellung einer ganz neuen Konzession ver-

langt wurde, deren Bestimmungen einer Besprechung unter den sämtlichen Interessenten zu unterstellen seien. In gleichem Sinne äußerte sich am 5. Juni auch der Staatsrath von Genf, welcher beifügte, daß er sich schon deßhalb noch nicht über die Sache selbst aussprechen könne, weil die von der Compagnie générale angestellten Versuche mit dem Lokomotivbetrieb noch zu wenig lang dauern, um sich ein Urtheil gestatten zu dürfen. Auch ging Copie einer mit 455 Unterschriften versehenen Petition ein, welche Einwohner der Stadt Genf an den Staatsrath gerichtet hatten und worin verlangt wurde, daß die inzwischen fortgesetzten Probefahrten mit Lokomotiven als sicherheitsgefährlich untersagt werden und daß die kantonalen Behörden einem einlangenden Gesuch um Bewilligung des Lokomotivbetriebs sich entgegenstellen sollten.

Diese Probefahrten hörten denn auch gegen Ende 1877 auf. Inzwischen hatten die vom Verwaltungsrath der Stadt Genf verlangten Verhandlungen mit den Gesellschaftsbehörden der Compagnie générale begonnen, und es führten dieselben zu einer Verständigung, welche in die Form eines neuen Pflichtenheftes gefaßt war, das uns der Staatsrath von Genf mit Zuschrift vom 15. Juni 1878 einsendete.

Dieses Pflichtenheft nimmt im Artikel 46 die Ersetzung der bisherigen durch eine neue Konzession in Aussicht und geht dabei von der Voraussetzung aus, daß in dieser dem von der Gesellschaft gestellten Gesuch um Bewilligung des Lokomotivbetriebes entsprochen werde. Dasselbe gleicht in seiner Anlage demjenigen Pflichtenheft, das seinerzeit auf Grund des Artikels 9 der Konzession von 1875 vereinbart und am 15. September 1876 vom Bundesrathe unter einigen Bedingungen genehmigt worden war, welche von der Wahrung seiner Aufsichtsrechte geboten erschienen. Die Vorschriften in demselben sind theils solche, welche zweifellos in die von den gesetzgebenden Räten zu beschließende Konzession gehören, theils stellen sie sich unter die nach Artikel 10 unseres Konzessionsentwurfs vorgesehenen, vom Bundesrath zu genehmigenden Anordnungen über die Ausführung des Betriebes.

Die in diesem Pflichtenheft niedergelegten Vereinbarungen nun weichen in zu verschiedenen Punkten von dem Inhalt der Konzession von 1875 ab, als daß wir uns der Ansicht der Genfer Behörden, es solle eine neue Konzessionsurkunde formulirt werden, widersetzen konnten. Es wurde daher der Entwurf einer neuen Konzession ausgearbeitet und derselbe am 13. August vorigen Jahres dem Staatsrath von Genf sowohl als der Compagnie générale zur Vernehmlassung mitgetheilt. Beide, die Compagnie générale

mit Brief vom 24. August 1878, und der Staatsrath nach Anhörung der städtischen Organe und nach vorausgegangener Ermächtigung durch den Großen Rath, mit Eingabe vom 31. Januar 1879, erklärten ihre vorbehaltlose Zustimmung zum Entwurf.

Dieser Entwurf einer neuen Konzession ist es, den wir Ihnen hiemit zur Genehmigung beantragen.

Die Hauptänderung, welche gegenüber der Konzession vom 17. September 1875 in dem Entwurf sich findet, betrifft, wie bereits berührt, die Bewilligung der Aenderung des Zugkraftsystems. Wenn wir verweisen auf die günstige Beurtheilung, welcher sich der Maschinenbetrieb der Tramways, wo er bisher eingeführt wurde (z. B. neuestens in Straßburg), erfreut, so wollen wir, um unsern Vorschlag zu rechtfertigen, auch nicht unterlassen, zu betonen, daß im Verlauf der während längerer Zeit in Genf ausgeführten Fahrproben die dortige Bevölkerung, entgegen dem ersten Eindruck, der sich in der oben angeführten Petition gegen die Bewilligung des Lokomotivbetriebs manifestirt hat, sich mit der Neuerung befreundet zu haben scheint; wenigstens haben sich ähnliche Kundgebungen seither nicht wiederholt, und es ist auch von Unfällen während jenes Probebetriebes nichts bekannt geworden. Im Uebrigen liegt im Artikel 24 des Entwurfs ein zureichendes Ventil, um, wenn sich die Zulassung des Lokomotivbetriebes doch als unhaltbar herausstellen sollte, die Rückkehr zum Betrieb mit Pferden oder die Adoption irgend eines andern weniger gefährlichen Motors zu bewirken. Diese Bestimmung des Artikels 24 macht es auch zulässig, daß man die Wahl des anzuwendenden Lokomotivsystems noch vorbehalten und damit beliebig weitere Studien machen kann.

Die weitem Aenderungen und Ergänzungen der Konzession von 1875 gegenüber sind:

1. Im Eingang die Ersetzung des Ausdrucks „Pferdebahnen“ durch „Straßenbahnen.“
2. Gemäß der vorausgegangenen Verständigung der Konzessionäre mit den Genfer Behörden die Bestimmung des Beginns der Konzessionsdauer an Stelle des 1. Juli 1877 auf 1. Januar 1878.

Artikel 5 — die Fristen betreffend — ist nur soweit wieder aufgenommen, als nicht die bisher anberaumten Termine durch Leistung der Auflagen unnöthig geworden oder durch Ablauf untergegangen sind.

3. Im Artikel 9 betreffend die Gebühr für die Benutzung des öffentlichen Grund und Bodens. Es beruht dieselbe auf einer neuen Verständigung zwischen den Interessenten.

4. Im Artikel 14 die Bestimmung der erlaubten Maximalgeschwindigkeiten und im Artikel 15 die Fixirung des Minimums der täglich zu fahrenden Züge. Beide Bestimmungen sind ebenfalls aus der Verständigung zwischen der Compagnie générale und den Behörden von Genf hervorgegangen und dem oben besprochenen neuen Pflichtenheft entnommen.
5. Ebenso verhält es sich mit dem Inhalt vom Artikel 16 des Entwurfs, der gegenüber dem Artikel 15 der alten Konzession etwas genauere Anordnungen über die Höhe und die Erhebung der Taxen enthält, die nach unserer Ansicht auch im Interesse des Publikums liegen.
6. Artikel 24 ist — wie schon erwähnt — die Konsequenz der Thatsache, daß weder im Allgemeinen vollkommen verlässliche Erfahrungen über den Lokomotivdienst auf den Tramways-Linien vorliegen, noch speziell die Compagnie générale sich bisher über das zu wählende Lokomotivsystem schlüssig gemacht hat.

Den Artikel 7 haben wir nach dem Wortlaut des bisherigen Artikels 8 trotzdem wieder aufgenommen, daß das Pflichtenheft im Artikel 10 die ein- und zweispurigen Anlagen ausdrücklich auseinandehält. Es scheint uns doch, daß je nach den wechselnden Umständen diesfalls Aenderungen erforderlich werden könnten, die alsdann lediglich der Genehmigung des Bundesrathes zu unterstellen sein werden.

Im Allgemeinen sehen wir uns noch zu folgenden zwei Bemerkungen veranlaßt:

1. Der Bundesrath wird nach Feststellung der neuen Konzession durch die gesetzgebenden Räte an Hand der erstern und auf Grund ihres Artikels 10 das neue Pflichtenheft der Compagnie générale prüfen und die Einführung des Lokomotivbetriebs auf den Genfer Tramways nicht vor der Genehmigung desselben gestatten. Es hat sich indessen schon anlässlich des Studiums dieses Pflichtenhefts zum Zweck der Redaktion der neuen Konzession ergeben, daß nennenswerthe Anstände sich nicht herausstellen werden.

2. Der Bundesrath betont diesen formellen Punkt (Ziffer 1) auch speziell deßhalb, um davon ausgehend mit einigen Worten auf die formelle Behandlung der ganzen Angelegenheit zurückzukommen. Während früher die Konzessionsertheilung für Tramways durchaus nach dem Verfahren bei Erledigung von Konzessionsgesuchen für gewöhnliche Eisenbahnen sich richtete, hat bekanntlich das am Ende 1876 anhängig gemachte Gesuch um Bewilligung

einer Straßenbahn Riesbach-Zürich dem Regierungsrath des Kantons Zürich und den Behörden der Stadt Zürich Anlaß gegeben, namentlich für die letztern einen der Natur der Sache angemessenen Antheil an den Konzessionsverhandlungen zu verlangen. Eine Konferenz, welche zur Behandlung dieser grundsätzlichen Frage am 12. Februar 1878 statt hatte, sprach sich dahin aus, daß jeder Konflikt vermieden werden könnte, wenn die Verhandlungen der Unternehmungsgesellschaften mit den kantonalen und Gemeindebehörden, betreffend die Benutzung öffentlicher Straßen und Plätze, anstatt erst n a c h der Konzessionirung, wie dies auch in der Genfer Konzession von 1875 im Artikel 9 vorgesehen war, vor der Behandlung der Sache durch die eidg. Behörden stattfinden würden, welche dann allfällige Anstände zu richtiger Zeit und unter voller Kenntniß der Sache zu entscheiden im Falle wären. Diesen Betrachtungen entspricht das Verfahren im vorliegenden Falle; und wenn damit zwischen Einreichung des Gesuchs der Compagnie générale und der Erledigung desselben auch eine geraume Zeit verfloß, so ist der Zeitverlust nur ein scheinbarer, da sonst alles das, was jetzt zwischen den Konzessionären und den lokalen Behörden vor der hoheitlichen Konzessionsgenehmigung abgethan wurde mit mindestens nicht weniger Umständen nachher hätte geregelt werden müssen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 11. Februar 1879.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.



(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession von Strassenbahnen auf Genfer Gebiet.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuchs des Präsidenten der Compagnie générale des Tramways suisses in Genf vom 27. April 1877;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 11. Februar 1879,

beschließt:

Die unterm 17. September 1875 den Herren Simon Philippart, Präsident der Pferdebahngesellschaft du Nord (France), in Paris, und Antonin Févat, Präsident der Pferdebahngesellschaft Genf-Carouge und Verwalter der Pferdebahngesellschaft Genf-Chêne, als Vertreter der genannten Gesellschaften, ertheilte, am 30. November 1875, 10. Januar 1876, 18. Juli 1876 und 25. Juni 1878 hinsichtlich der im Artikel 5 vorgesehenen Fristen erstreckte, mit Genehmigung der Bundesversammlung vom 19. Juni 1876 an die Compagnie générale des Tramways suisses in Genf übergegangene und am 21. Dezember 1877 hinsichtlich der im Artikel 15 enthaltenen Vorschriften abgeänderte Pferdebahnkonzession wird hie mit aufgehoben und an deren Stelle der genannten Compagnie générale des Tramways suisses in Genf eine neue, den Bau und Betrieb folgender Straßenbahnen umfassende Konzession ertheilt:

- 1) auf der Straße von Genf nach Carouge, vom Rondpoint in Plainpalais bis zum Plaz du Rondeau;
- 2) vom Rondpoint in Plainpalais bis zum Carrefour de Rive, durch die Straße du Conseil général, die Place Neuve, die Straße de la Corratierie, die Rue Centrale, die Rue des Allemands, die Straße du Marché, die Straße de la Croix d'or, die Rue de Rive und den Cours de Rive;

und eventuell vom Rondpoint in Plainpalais bis zum Carrefour de Rive, durch die Straße du Conseil général, die Place Neuve, die Straße Diday, die Rue Centrale etc.;

- 3) vom Viadukt in Montbrillant nach der Straße du Marché, durch die Rue du Montblanc, die Brücke du Montblanc, die Place du Lac und den Platz du Molard;

und eventuell von der Montblancbrücke über den Grand-Quai, den Platz du Rhône, die Straße du Rhône und den Platz Bel-Air,

und von der Montblancbrücke über den Platz du Port, die Straße du Rhône und die Rue d'Italie;

- 4) vom Carrefour de Rive nach Chêne-Bougeries;
5) von Chêne-Bougeries über Chêne-Bourg nach Moillesulaz.

Der Betrieb dieser Straßenbahnen kann mit Pferden oder mit Lokomotiven und im Fall des Lokomotivbetriebes mit Dampf oder mit komprimirter Luft oder mit sogenannten Maschinen ohne Feuerung stattfinden.

Diejenige Strecke der unter Ziffer 2 genannten Linie, welche zwischen der Rue Centrale und dem Cours de Rive liegt, wird nur probeweise konzessionirt und soll auf erstes Verlangen des Verwaltungsraths der Stadt Genf von den Bahnanlagen geräumt werden, ohne daß die Konzessionäre eine Schadenersatzforderung dagegen geltend machen können. In diesem Falle würde ein neues Trace sich über den Cours de Rive bis zur Montblancbrücke, durch die Rue d'Italie und den Grand Quai, ferner von der Corratierie nach der Montblancbrücke, über den Platz von Bel-Air und die Rue du Rhône ziehen.

Ebenso ist diejenige Strecke der unter Ziffer 2 genannten Linie, welche zwischen dem Platz Neuve und der Rue Centrale liegt, nur provisorisch konzessionirt und soll durch die Konzessionäre auf erstes Verlangen des Verwaltungsraths der Stadt Genf und ohne daß den erstern daraus Entschädigungsansprüche erwachsen könnten, geräumt werden; indessen verpflichtet sich die städtische Verwaltung in diesem Fall, auf ihre Kosten das Pflaster der alten Route wieder herzustellen und die Pflastersteine und den nöthigen Sand für die Erstellung der neuen Geleise zu liefern. In diesem Fall soll sich das neue Trace von dem Platz Neuve durch die Rue Centrale oder den Platz Bel-Air, durch die Straße Diday und durch die zwischen dem Quartier de la Poste und demjenigen von Bel-Air neu anzulegende Straße ziehen.

Die Konzessionsbedingungen sind :

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweiz. Eisenbahnen, soweit diese auf die Straßenbahnen als anwendbar erklärt werden, jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von fünfzig Jahren, vom 1. Januar 1878 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Genf.

Art. 4. Die Mehrheit des Verwaltungsrathes soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Mit Ausnahme der Streke von Chêne-Bougeries nach Moillesulaz sind die eingangs konzessionirten Linien gebaut und im Betrieb.

Hinsichtlich der Streke Chêne-Bougeries nach Moillesulaz sind dem Bundesrath die vorschriftgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen vor dem 1. Januar 1879 einzureichen.

Vor dem 1. April 1879 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung dieser Linie zu machen, und es ist dieselbe bis zum 1. Juli 1879 zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben.

Art. 6. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Tracé eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 7. In allen Straßen, welche weniger als 7 Meter zwischen den Trottoirs breit sind, sowie in den Straßen des Allemands, du Marché, de la Croix d'or und de Rive, werden die Linien einspurig, an allen andern Orten, wo nicht der Staatsrath und der Verwaltungsrath etwas Anderes bewilligen, doppelspurig angelegt.

Art. 8. Ueber die Benutzung der öffentlichen Straßen und Plätze u. s. w. durch die Einrichtungen der Straßeneisenbahn, sei es nur während des Baues, sei es zum Bau und Betrieb, soweit es sich nicht um Expropriation handelt, haben die Konzessionäre in erster Linie mit den Eigenthümern eine Verständigung anzustreben. Das bezügliche Pflichtenheft ist dem Bundesrathe zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Insofern bis zum Termin der Planvorlage keine Einigung unter den Betheiligten erfolgt, wird der Bundesrath über die streitigen Punkte entscheiden.

Art. 9. Die konzessionirte Gesellschaft hat an die Eigenthümer der von ihr benutzten Straßen und Plätze eine Gebühr zu bezahlen, welche auf je 100 Franken der Bruttoeinnahmen des Betriebs einen Franken ausmachen wird.

So lange aber diese Roheinnahmen nicht die Summe von Fr. 500,000 per Jahr erreicht haben werden, reduziert sich diese Gebühr auf zwei Franken vom Tausend der Einnahmen.

Art. 10. Die Konzessionäre werden dem Bundesrathe mindestens drei Monate vor der Eröffnung des Betriebes Vorschläge einreichen über die Ausübung desselben in allen seinen Theilen, die Sicherung des Verkehrs neben der Bahulinie, die Bahnpolizei u. s. w. Der Bundesrath wird die Behörden des Kantons und der Stadt Genf über die den Bau, Unterhalt und Betrieb angehenden Vorschläge der Konzessionäre vernehmen und sodann die bezüglichen Vorschriften erlassen.

Art. 11. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Genf und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 12. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 13. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 14. Im Innern der Stadt Genf und der Stadt Carouge soll die Geschwindigkeit, mit welcher die Lokomotiven verkehren dürfen, nicht über 9, auf allen andern Strecken der konzessionirten Linien nicht über 16 Kilometer per Stunde betragen.

Art. 15. Die Konzessionäre haben sich an folgenden Fahrplan zu halten: Im Sommer wird der Dienst um 6¹/₂ Uhr Morgens beginnen und um 10 Uhr Abends aufhören; im Winter wird der Dienst um 7¹/₂ Uhr Morgens beginnen und um 10 Uhr Abends aufhören. Auf jeder Linie soll mindestens alle 10 Minuten ein Zug abgehen; auf der Linie Genf-Chêne darf indessen der Zwischenraum 20 Minuten betragen.

Es bleibt den Konzessionären freigestellt, in größerer Zahl und außer den bezeichneten Stunden Fahrten auszuführen; für solche Fahrten können die Taxen bis auf das Doppelte der normalen Ansätze erhöht werden.

Der Staatsrath, hinsichtlich der eingangs unter 2 und 3 genannten Linien nach Anhörung der städtischen Behörden, ist berechtigt, in außerordentlichen Fällen, wie Feste, öffentliche Aufzüge oder wenn Straßenarbeiten den Verkehr schwierig oder gefährlich machen, zeitweise die Einstellung des Betriebes einzelner Linien oder einzelner Theile derselben zu verlangen. Für die den Konzessionären hieraus erwachsenden Nachtheile haben diese keinen Anspruch auf Entschädigung.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport einer Person im Maximum 15 Rappen für den ersten angefangenen Kilometer und 5 Rappen für jeden weitem Kilometer oder 250 Meter übersteigenden Bruchtheil eines solchen zu beziehen. Ausnahmsweise darf für die Linie von Carouge (Place du Rondeau) nach Genf (Place Neuve) die Taxe 15 Rappen nicht übersteigen. Diese Taxe wird auf 10 Rappen reduziert für die Strecke von der Place Neuve nach der Station de la Cluse, und von la Cluse nach Carouge (Place Rondeau). Ebenso wird für den Verkehr im Innern der Stadt Genf, und zwar für die Fahrt auf jeder der beiden Linien, als Maximum eine Taxe von 10 Rappen festgesetzt.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden untergebracht werden kann.

Die Unternehmer haben für jede Linie oder Sektion einer Linie auf den obigen Tarif basirte Einheitstaxen einzuführen.

Ferner sind die Unternehmer zur Ausgabe von Abonnementsbillets mit um mindestens 25% reduzierten Preisen verpflichtet.

Art. 17. Die Konzessionsinhaber können mit Genehmigung des Bundesrathes den Waarentransport einrichten. Der Bundesrath wird nach Anhörung der Unternehmer und des Staatsraths von Genf die bezüglichen Taxen festsetzen; diese dürfen aber in keinem Falle höher sein, als die gegenwärtig im Kanton Genf von den Eisenbahngesellschaften angewendeten Camionnagegebühren.

Von der Pflicht, Vieh zu transportiren, sind die Konzessionäre befreit.

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Die sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine Erhöhung der obigen Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. Die Straßenbahnlilien, für welche precario die öffentlichen Straßen und Gassen beansprucht werden, sind als bewegliches Gut zu betrachten. Folglich sind die Spezialgesetze über die Eisenbahnen in Allem, was das Eigenthum an Grund und Boden, die Servituten und andere dingliche Rechte betrifft, auf diese Linien nicht anwendbar. Namentlich können die Pferdebahnen nicht Gegenstand eines Pfandrechts, der Nuznießung, eines Sequesters oder Faustpfandes sein.

Art. 22. Nach Ablauf der Konzession und durch die bloße Thatsache dieses Ablaufs tritt der Staat und die Stadt Genf in alle Rechte der Konzessionäre ein, was das Eigenthum an dem auf ihrem respektiven Grund und Boden erstellten Unterbau und den Geleisen betrifft; der Kanton und die Stadt Genf treten sofort in den Genuß dieser auf öffentlichem Boden erstellten Anlagen und Zugehören ein, und die Konzessionäre sind gehalten, ihnen Alles in gutem Zustand zu übergeben. Was die Vorräthe, beweglichen Sachen, mit Einschluß der Pferde, anbelangt, so sind Kanton und Stadt Genf verpflichtet, auf Verlangen der Konzessionäre sie zum Schätzungswerthe zu übernehmen, und umgekehrt sind die Konzessionäre verpflichtet, auf Verlangen des Kantons und der Stadt Genf diese Objekte zum Schätzungswerthe abzutreten.

In diesen Fällen sollen sich die Parteien ihre Begehren drei Monate vor Ablauf der Konzession zur Kenntniß bringen.

Art. 23. Der Staat und die Stadt Genf sind befugt, zu jeder Zeit die auf ihrem respektiven Gebiete erstellten Straßenbahnen gegen gerechte, in Ermanglung einer Einigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.

Mit Rücksicht auf dieses Rückkaufsrecht haben die Konzessionäre jedes Jahr ein vollständiges Inventar über ihre Aktiven und Passiven auf den 31. Dezember aufzustellen und jeder der interessirten Verwaltungen zu übergeben.

In den ersten 15 Jahren der Konzessionsdauer darf vom Rückkaufsrecht nur Gebrauch gemacht werden, wenn Gründe der öffentlichen Wohlfahrt oder Sicherheit die Beseitigung der Pferdebahnen gebieten.

Art. 24. Der Kanton Genf kann jederzeit, sei es aus Gründen des Staatswohles oder der öffentlichen Sicherheit, den Lokomotivbetrieb der Straßenbahnen ganz oder theilweise untersagen.

Auf den Linien inner der Stadt Genf kann eine solche Betriebseinstellung durch einen Beschluß des Verwaltungsraths der Stadt, welcher aber vom Staatsrath genehmigt werden muß, erfolgen.

Solche Betriebseinstellungen berechtigen die Konzessionsinhaber nicht zu irgendwelchen Entschädigungsansprüchen; dagegen reduziert sich in einem solchen Falle die im Artikel 9 festgesetzte Gebühr auf die Hälfte im Verhältniß der von dem Verbot betroffenen Streke.

Art. 25. Die gegenwärtige Konzession hebt auch die früher vom Kanton Genf erteilten Konzessionen für Pferdebahnen auf. Die Konzessionäre bleiben civilrechtlich für alle Ansprüche haftbar, welche von den bei den alten Konzessionen Beteiligten erhoben werden könnten.

Art. 26. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzessionsänderung für die Genfer Pferdebahnen. (Vom 11. Februar 1879.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1879
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.03.1879
Date	
Data	
Seite	257-268
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 229

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.